

Nr. 278 Bromberg, den 3. Dezember 1932.

Mandus Frixens erste Reise

Roman von Ewald Gerhard Seeliger.

(Schluß.)

Als Herr Frixen am folgenden Morgen für die ganze Fortunabesatzung ein festliches Abendessen anordnete, wäre Frau Frixen um ein Haar wieder in ihren Zustand verfallen.

„Das schickt sich nicht!" wehklagte sie. „Mit fünfzehn Jahren verlobt man sich nicht."

„Guste, laß dich nicht auslachen!" wies sie Herr Frixen zurecht. „Das ist doch alles bloß so ein Kinderkram."

„Das ist kein Kinderkram!" widersprach sie heftig. „Ich kenne doch Mandus. Was der sich einmal in den Kopf gesetzt hat —."

„Stimmt!" grinste Herr Frixen daumendrehend. „Der ist genau so eigensinnig wie du!"

„Na, Mutting!" sprach Mandus und streichelte ihr die Wangen. „Gib mal deinem Herzen einen Stoß. Denn wenn du kochst, schmeckt's doch am besten."

Dann nahm er sie freundlichst auf den Haken und bugsierte sie in die Küche.

Es wurde äußerst gemütlich. Die Tafel stand in der guten Stube, weil das Vereinszimmer an diesem Abend vom Gesangverein Arion St. Georg belegt war. Es gab Aalsuppe, Kabeljau, Beefsteak, Vierländer Ente und Rhabarbergrütze. Herr Frixen spendierte zwei Hektoliter Dortmunder.

Nach der Suppe hielt Kuno eine Rede und ließ Jonni hochleben. Nach dem Kabeljau legte sich Tetje für das Brautpaar ins Zeug. Und während der Ente übten die aktiven Arionmitglieder

Das Hamburger Lied.

Fest, wie deine Türme ragen,
Hoch, wie deine Masten stehn,
Stark, wie deine Glocken schlagen,
Stolz, wie deine Flaggen wehn,
So sei bereit zu Trutz und Wehr!
Heil dir, Hamburg, du feste Burg am Meer!

Laß dir nie den Schild entwinden
Deiner Freiheit heilig Recht!
Bürgertugend wird dir binden
Deiner Krone Schutzgeflecht.
Vom Cäsar frei und frei von Rom!
Heil dir, Hamburg, du freie Stadt am Strom!

Was die Väter klug erschufen,
In die Ewigkeit empor
Führ es durch des Werdens Stufen
An des Friedens Himmelstor!
Treu halt den Kurs: Wer wagt, gewinnt!
Heil dir, Hamburg, der Hanse bestes Kind!

Kreuze kühn durch alle Meere,
Mutig wirf die Anker aus,
Daß dir Reichtum, Kraft und Ehre
Füllen das gewölbte Haus.
So wachse, auf dich selbst gestellt!
Heil dir, Hamburg, dein Feld ist die Welt!

„Ganz schön!" brummte Jonni anerkennend.
„Mal was anderes!" nickte Herr Frixen dazu.
Erst morgens um fünf schlug die Trennungsstunde.

Er wird gleich kommen.

Noch elf Jahre blieb die Fortuna unter Jonnis Kommando in Fahrt, dann wurde sie nach Nordenham verkauft und abgewrackt, und ihr Kapitän bekam einen kleinen Vertrauensposten bei der Seeberufsgenossenschaft.

Nach bestandenem Steuermannsexamen heiratete Mandus seine Selma und fuhr dann als vierter Offizier für die Hapag. Als Vater von drei mit gesundem Appetit gesegneten Kindern stieg er ins Kapitänsexamen.

Und dann brach der Weltkrieg aus.

Mandus kam zur siebenten Sperrflottille und brachte viereinhalb Jahre damit zu, mit einem gekaperten englischen Fischdampfer die Eidermündung zu bewachen. Kriegsruhm war dabei nicht zu gewinnen. Außerdem war das vierte Kind schon unterwegs.

Auch Tetje betätigte sich als Kriegsteilnehmer, und zwar bei der dritten Minensuchdivision, flog eines unschönen Morgens vor Helgoland in die Luft, lag ein halbes Jahr mit leichtem Nervenzucken im Marienlazarett auf der Veddel und wurde schließlich als geheilt, aber als dauernd dienstuntauglich entlassen.

Kuno legte im Tigris Minen gegen die Londoner, was sie ihm aber so furchtbar übelnahmen, daß sie ihn eines schönen Abends zum Kriegsgefangenen machten und nach Malta verschleppten, wo er den Mund halten mußte und alle Tage Maltakartoffeln bekam.

Karsten schob als dauernd garnisondienstfähiger Oberkuli in Schlickatien an der Jade Wache und kam dann doch noch an die Westfront.

Hier lagen Andres Ochwatt, Jan und Smutje seit Kriegsausbruch im allertiefsten Dreck und hielten aus, bis es dem russischen Bauern zu dumm wurde und ihm die Lammsgeduld endlich riß.

Cornelius wirkte zuerst bei der Marine-Landfliegerabteilung in Kiel und schwirrte dann nach Jamboli in Bulgarien ab.

Hugo betätigte sich als Marineartillerist auf Helgoland und Jakob als Segelmachersmaat bei der Marine-Luftschiffabteilung in Nordholz.

Alle kehrten mit Kriegsende nach Hause zurück, nur Detlev Bodderbrot nicht, der als Torpedomatrose mit der Wiesbaden vor dem Skagerrak unterging.

Jonni hatte sich gleich am ersten Mobilmachungstag mit seinen achtundfünfzig Lebensjahren als Kriegsfreiwilliger gemeldet, war aber trotz seiner neunundreißigjährigen Seefahrtzeit abgewiesen worden. Darauf setzte er sich schmollend in den Großvaterstuhl, las die täglichen Heeresberichte und zeichnete mit der auf diese papierne Weise erzeugten Begeisterung eine Kriegsanleihe nach der andern.

Herr Frixen unterließ solches und zog vor, tüchtig Devisen zu hamstern. Diese geheimnisvolle wie segensreiche Tätigkeit, bei der er die Dollarwährung bevorzugte, setzte er auch über den Friedensschluß hinaus mit verstärktem Eifer und wachsender Pfiffigkeit fort.

Jonnis Ersparnisse aber schrumpften immer mehr und mehr zusammen, bis er vor einem ganz kleinen, winzigen Rest saß. Ohne das magere Gehalt, das er von der Seeberufsgenossenschaft erhielt, hätte er glattweg verhungern müssen.

Herr Frixen jedoch kaufte nun die hübsche und geräumige Privatvilla Strandidyll draußen in Oevelgönne, wartete in aller Ruhe die Festmark ab, schlug dann seine Kellerwirtschaft sehr preiswert los und siedelte an den grünen Strand der Unterelbe über. Und als das Ehepaar Kaphengst die stetig wachsende Miete für die Hamburger Etagenwohnung nicht länger bezahlen mochte, zog es auch nach Oevelgönne hinaus und kam sehr gut und billig im Mansardenstock der Villa Strandidyll unter, die sich inzwischen in die Strandwirtschaft Holstentreue mit halber Konzession verwandelt hatte.

Und nun, fast ein Menschenalter nach Mandus Frixens erster Reise, ist Herr Frixen bereits Inhaber der vollen Konzession. Wenn sich auch im Winter selten ein fremder Gast in diese Gegend verirrt, um so lebhafter ist der Betrieb im Sommer, besonders in den Ferien und an allen Sonn- und Festtagen. Dann gibt es Violinkonzert, und in der Veranda darf getanzt werden.

Heute, am letzten Montag im Monat Mai, nachmittags um fünfzehn Uhr, sitzen Jonni und Herr Frixen in diesem auf halber Gartenhöhe gelegenen Holzbau bei einer Flasche Niersteiner Fuchsloch Auslese, Jahrgang siebzehn, und gucken angelegentlichst auf den leuchtenden Strom hinaus.

Die sandbestreuten Gartenwege sind sauber geharkt. Krokus und Narzisse lachen auf den runden und ovalen Rabatten, die Tulpen heben stolz die roten, weißen und goldenen Kelche, und auch die Rosen strecken schon die grünen Finger hervor, um das flutende Sonnenlicht zu fangen. Auch die Buchen- und Lindenlauben sind bereits grün. Und am Fuße des Flaggenmastes keimt schon ein etwas verfrühter blauweißer Tintling.

Schnaufend und tutend quirlen sich die grünen Dampfer, die hinunter bis Blankenese und Wedel fahren, gegen die letzten Flutwellen an. Noch stärker besetzt sind die großen Raddampfer die beim Alten Lande anlegen, wo jetzt die Kirschen blühen.

„Er wird gleich kommen!“ grinst Herr Frixen pfiffiger als jemals und füllt die Gläser.

„Falls ihn die Frauensleute nicht aufgehalten haben“, brummt Jonni ungeduldig und stößt mit ihm an. „Und sogar den dreijährigen Jungen schleifen sie mit. Da kann man sich wahrhaftig den Mund fusselig reden! Als ob man überhaupt nichts mehr zu sagen hätte!“

„Du gehörst eben schon zum alten Eisen!“ schmunzelt Herr Frixen.

„Und du vielleicht nicht?“ grollt's aus Jonni.

„Prost, du trockengelegte Wasserratte!“ ruft Herr Frixen und hebt das Glas. „Auf die Zukunft!“

„Nein!“ spricht Jonni. „Auf die Kinder!“

„Na!“ lacht Herr Frixen. „Das ist doch unsere Zukunft. Oder hast du vielleicht eine andere Zukunft?“

Jonni stößt mit ihm an, trinkt und starrt dann wieder elbaufwärts. Links drüben auf dem Hafen liegt grauer Dunst. Da ist es selten ganz klar. Von den Werften herunter dröhnt das Gerassel der schweren Niethämmer. Und nun endlich beginnen sich die roten und schwarzen Tonnen, die das Fahrwasser auf der linken Seite marken, aus ihrer Schräglage aufzurichten.

„Hochwasser!“ murmelt Jonni.

„Da kommt schon einer!“ ruft Herr Frixen.

„Das ist die Najade von der Cuxhaven-Linie!“ belehrt ihn Jonni, der jedes Elbschiff kennt.

Die Luft steht still. Ein Seeschlepper keucht mit zwei Leichtern von Bremerhaven heran. Jetzt tobt die Najade mit voller Kraft und ohrenzerreißender Bordmusik vorüber. Sie hat sogar über die Toppen geflaggt.

„Eimsbüttler Turnverein“, meldet Jonni sehr trocken, der auch über solche Elbvorgänge stets auf dem laufenden ist.

Noch sechs Seeschiffe speit der Hamburger Hafen rasch hintereinander aus.

„Ist er das?“ ruft Herr Frixen ganz aufgeregt und zeigt elbaufwärts.

Nun dringt mit starkem Schwung ein großer Überseeöler mit tropischem Kabinenaufbau durch den Dunstschleier. Aus dem goldgelben Schlot mit der schwarzweißroten Binde quillt dünner Rauch. Die Flagge am Vortopp zeigt im blauweißen doppelten Diagonalfelde das gelbe Schild mit dem unklaren Anker. Im Großtopp flaggen die drei silbernen Türme, und am Heck weht die Reichs-Handelsflagge und gleich darunter das schräggestellte schwarzweiße Zollfähnlein.

„Ja, das ist er!“ nickt Jonni. „Bestimmt!“

Und sogleich springt Herr Frixen zum Mast, um die Hamburger Gösch zu heißen. Aber in seinem wahrhaft unfachmännischen Eifer wirft er die Leine unklar und vertütert sie immer toller.

In diesem Augenblick lösen sich von dem Flötenrohr, das vor dem bunten Schlotring kurz abschneidet, vier kleine, weiße Wölkchen ab. Und fünf Sekunden später dröhnen vier schwere, grollende Baßtöne herauf.

„Gottsverdoria!“ flucht Jonni, reißt Herrn Frixen die Leine aus der Hand, wirft sie mit drei fabelhaft sachkundigen Griffen klar, läßt die Flagge steigen und dippt sie dreimal ordnungsgemäß und seegerecht.

Denn nun erst ist das neue Hapagschiff, das unter Kapitän Amandus Frixens Führung mit Passagieren und Stückgut nach Westindien geht, querab Oevelgönne und gleitet weiter.

Noch einmal öffnet sich der Flötenschieber, und ein langer, weithinschallender Ton, der sich wie das ausgelassene Lachen eines soeben in Freiheit gesetzten jungen, täppischen Riesen anhört, rollt über das Wasser und purzelt am hohen Ufer hinauf.

Jonni und Herr Frixen winken, der eine mit der Mütze der andere mit der Serviette und winken und winken, bis das Schiff vorübergerauscht und hinter der Elbschloßbrauerei verschwunden ist. Dann kehren sie wieder in die Veranda zurück und stoßen an auf eine glückliche Reise.

„Na, du alter Seelöwe?“ lacht Herr Frixen und tippt Jonni auf die Schulter. „Das ist ein Schiffchen! He? Wo bleibst du jetzt mit deinen Leinwandbeuteln? Wo bleibst du mit deinem hölzernen Hottehüh?“

„Was du schon davon verstehst, du Landhai!“ giftet sich Jonni. „Meine Fortuna war von Eisen.“

„Unten wohl, aber oben nicht, du Windkutscher!“

„Wenn du mich nicht in Frieden läßt, geh' ich in deinem Weinkeller zu Anker!“ droht Jonni.

„Und meinen Willen hab'ich doch durchgesetzt!“ trumpft Herr Frixen auf und pocht mit dem wohlgepolsterten Zeigefinger dreimal an die Tischkante. „Der Junge hat sein Hotel!“

„Du bist wohl mall?“ fragt Jonni und tippt sich an die Stirn. „Du bist wohl hier oben ganz durchgedreht, du Alkoholwucherer, du schamloser Devisenschieber!“

„Er hat sein Hotel!“ nickt Herr Frixen, nachdem er sich diese ihm längst bekannten Schmeicheleien kaltblütig beigesteckt hat.

„Hotel?“ lacht Jonni höhnisch. „Wo denn?“

„Hotel!“ wiederholt Herr Frixen eigensinnig und schlägt in diesem Augenblick nach einer Goldfliege, die ihm um die Ohren summt. „Woran erkennt man ein Hotel? An den Gästen, an Keller und Küche, an der Speisekarte, an den Kellnern und an den elektrischen Klingeln und Warmwasser in allen Etagen. Sein Schiff ist ein Hotel! Und was für eins! Willst du noch mehr?“

„Ein Hotel ohne Fahrstuhl, das ist kein Hotel!“ knurrt Jonni dagegen an.

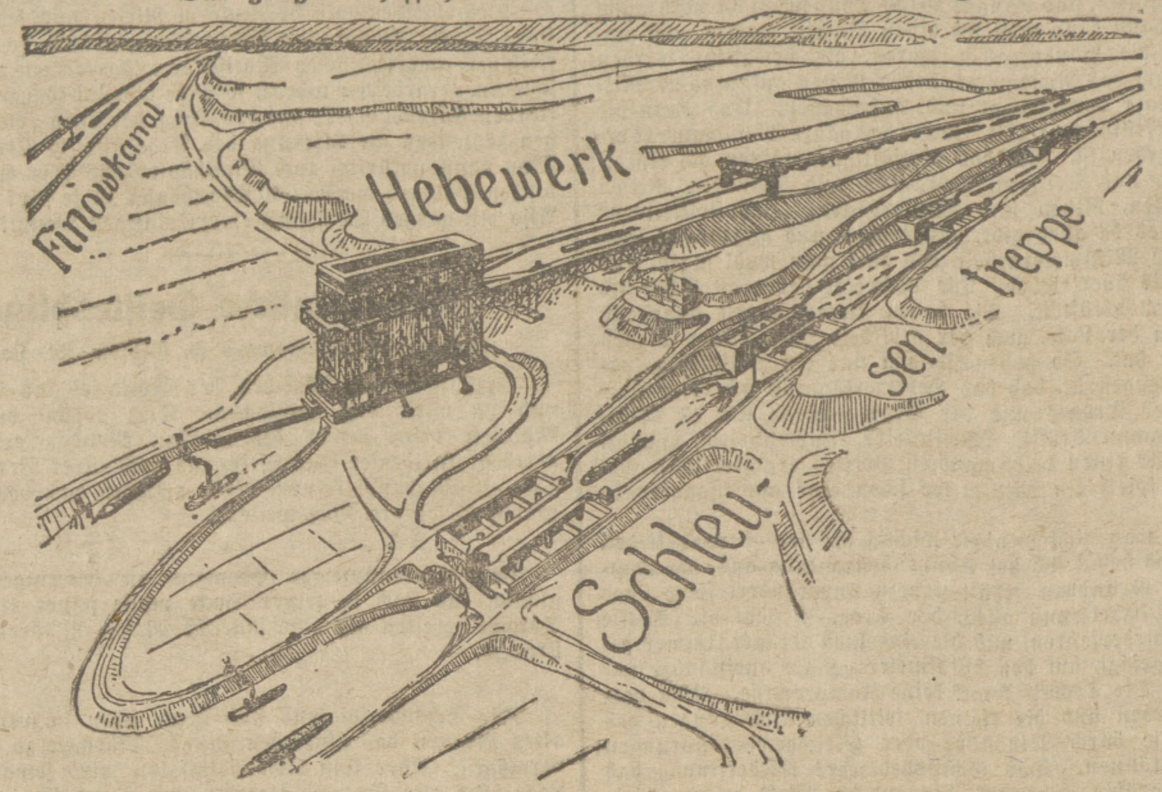
„Macht nichts! Dafür fährt das ganze Hotel. Ich hab' meinen Willen doch durchgesetzt. Ich bin ganz zufrieden mit mir. Ich gehör' noch nicht zum alten Eisen. Ich wünsch' mir die Welt nicht anders, als sie ist. Und darauf kann eigentlich noch eine Flasche stehen!“

„Wenn's sein muß, auch zwei!“ nickte Jonni und stopft sich seinen Brösel. „Aber beeil' dich, sonst kommen uns noch die Weibsen über den Hals.“

— Ende. —

Eine Großtat deutscher Technik.

Das größte Schiffshebewerk der Welt vor der Vollendung.



Der Hohenzollernkanal, der Berlin mit Stettin verbindet, hat in seinem Laufe umfangreiche Höhenunterschiede zu überwinden. Die schwierigste Strecke beginnt hinter Eberswalde, einer märkischen Stadt nördlich von Berlin, wo sich plötzlich eine lange Talsenke, das Odertal, öffnet. In dieser langgestreckten Schlucht liegt ein 36 Meter tiefer Abstieg des Kanals von der Scheitelhaltung zur Oderniederung. Dieser Abstieg, dicht bei dem Örtchen Niederfinow, wird durch vier Schleusen von je neun Meter Gefälle, also ein Gesamtgefälle von 36 Meter, in kurzem Abstand überwunden. Das ist das größte Gefälle, das bisher in einem Schiffahrtkanal auf der Erde in einer Stufe zusammengefaßt worden ist. Die ganze Schleusentreppe ist 1,4 Kilometer lang, die Durchfahrt durch die ganze Schleusentreppe nimmt etwa zwei Stunden in Anspruch. Der Verkehr auf dem Großschiffahrtsweg Berlin—Stettin, der kurz vor dem Kriege fertiggestellt wurde, ist in den Nachkriegsjahren sehr rasch gestiegen. Im Jahre 1928 reichte die Leistungsfähigkeit der Schleusentreppe bei Niederfinow selbst bei 24stündigem Betriebe nicht aus, so daß die Fahrzeuge manchmal tagelang liegen mußten, bis die Reihe für die Durchfahrt durch die Schleusentreppe an sie kam. Dadurch traten für die Schiffahrt von Berlin nach Stettin und umgekehrt große Verzögerungen ein. Dieser Weg spielt aber für die Versorgung Groß-Berlins, insbesondere mit Kaufmannsgütern aller Art aus den Ostseeländern und dem abgetrennten Ostpreußen, eine sehr bedeutende Rolle. Jede Verzögerung bedeutet deshalb für Wirtschaft, Handel, Industrie und Schiffahrtkreise eine sehr erhebliche Einbuße. Darum mußte trotz der Not unserer Zeit an den Bau des schon von vornherein geplanten zweiten Abstieges des Hohenzollernkanals herangegangen werden. Mit dem Bau dieses zweiten Abstieges wurde im Jahre 1925 begonnen. Es wurde nicht mehr eine Schleusentreppe errichtet, sondern ein modernes Schiffshebewerk, das Schiffe bis zu tausend Tonnen innerhalb von fünf Minuten 36 Meter senkrecht hebt und senkt. Es ist dies das größte Schiffshebewerk der Welt, eine Großtat deutscher Technik, die von Hunderten ausländischer Besucher täglich bewundert wird.

Das Schiffshebewerk, das eine Länge von 120 Metern und eine Höhe von 60 Metern hat, umfaßt drei große Hauptteile: das Hebewerksgerüst, den Trog und eine Kanalbrücke, die den Anschluß an den 36 Meter höher liegenden Kanal vermittelt. Der Trog ist ein in sich geschlossener, brückenartiger Stahlbau von rund 88 Meter Länge und 16 Meter Breite, die Wassertiefe im Trog beträgt 2,50 Meter. Das entspricht einer Wasserlast von 2600 Tonnen. Die Stahlbauteile und die auf dem Trog in Häuschen stehenden Antriebsmaschinen wiegen weitere 1600 Tonnen, so daß mit ihm eine Last von rund 4200 Tonnen (= 84 000 Zentner) insgesamt zu heben ist. Dieses Gewicht entspricht einer Ladung von sieben Güterzügen mit je 40 Wagen von 15 000 Kilogramm Tragfähigkeit.

Der Trog ist an 256 Drahtseilen aufgehängt, 128 auf jeder Seite. Die Seile sind an den Obergurten der beiden Hauptträger des Troges befestigt und laufen über Seilscheiben, die oben auf dem Hebewerksgerüst in zwei langen Reihen nebeneinander stehen. Am anderen Ende der Seile hängen Gegengewichte, deren Gesamtgewicht genau der Troglast entspricht. Solch ein Seil kann 150 Tonnen tragen, ehe es reißt, alle 256 Seile zusammen können 38 000 Tonnen oder 760 000 Zentner heben und senken. Der Trog wird mit einer Geschwindigkeit von 12 Zentimetern in der Sekunde bewegt, in fünf Minuten werden also die 36 Meter Höhenunterschied zurückgelegt.

Aufgehängt ist der Trog im eigentlichen Hebewerksgerüst, das ebenfalls ganz aus Stahl errichtet ist. Das Hebewerksgerüst hat eine Länge von 112 Metern und eine Höhe von 60 Metern. Den Anschluß zwischen Trog und dem oberen Kanal vermittelt eine 156 Meter lange Kanalbrücke, die ausreichen würde, Ströme wie Oder oder Elbe zu überqueren. Diese Kanalbrücke ist gleichfalls aus Stahl. Vor der Ein- und Ausfahrt zum Hebewerk sind Vorhäfen angebracht, die eine Breite von 66 Metern aufweisen. Die Durchfahrt durch das Hebewerk einschließlich Ein- und Ausfahrten der Schiffe, das eine eigene elektrische Lokomotive besorgt, dauert etwa 20 Minuten gegenüber zwei Stunden auf der Schleusentreppe des nebenanliegenden Abstieges. Damit ist das Hebewerk imstande, unter Berücksichtigung der zur Zeit vorhandenen Schiffsgrößen und der nicht zu umgehenden Verkehrsschwankungen und Schiffahrtspausen einen Kahnraum von 10 Millionen Tonnen im Jahre zu bewältigen. Zum Betrieb des Schiffshebewerkes sind nur zwei Mann erforderlich.

Trog, Hebewerksgerüst und Kanalbrücke, die drei Hauptteile des Hebewerkes, sind fertiggestellt. In den nächsten Wochen werden alle Antriebsmaschinen eingebaut und die architektonische Ausbildung der Betriebsgebäude in Angriff genommen. Nach Abschluß dieser Arbeiten, für die zwei bis drei Monate vorgesehen sind, wird der Probebetrieb aufgenommen.

Wenn man bedenkt, daß seit dem Jahre 1925, in der Zeit der siebenjährigen Bauperiode, rund 1 500 000 Kubikmeter Boden bewegt, über 70 000 Kubikmeter Ton hergestellt, davon allein mehr als die Hälfte für den Hebewerksgrundbau, und beinahe 20 000 Tonnen Stahl verbraucht wurden, dann kann man sich einen Begriff machen, wie umfangreich die Bauaufgaben waren, die bewältigt werden mußten, um das Riesenwerk, dessen Kosten auf rund 27 Millionen Mark veranschlagt sind, aufzubauen. Und dann die peinliche Millimeterarbeit, in der das ganze Stahlbauwerk errichtet worden ist. Auf das sorgfältigste mußten die einzelnen Teile und Teilchen, Schrauben und Spindeln, Riegel und Säulen, Ritzen und Mutterbacken, „Zahnstockleitern" und was es da alles gibt, ausgerichtet und angebracht werden. Eine Millimeterarbeit, das darf man wohl sagen, und es ist nichts übertrieben. Die Techniker haben alles bis ins einzelne ausgetüftelt. Sie haben Berechnungen angestellt, von denen der Laie, auch der gebildete Laie, keinen blassen Schimmer hat. So haben sie, um nur ein Beispiel zu erwähnen, festgestellt, daß das Hebewerksgerüst sich beim Aufhängen des Troges und der Gegengewichte um 17 Millimeter zusammendrückt. Wichtigkeit? Jawohl, sehr wichtig! Bei der für einen reibungslosen Betrieb erforderlichen Genauigkeit spielt ein Millimeter schon eine ausschlaggebende Rolle.

Oder, was nicht weniger wichtig ist: der obere Teil des Hebewerkes dehnt sich bei Sonnenbestrahlung aus, der Fußpunkt am Grundbau behält nahezu unverändert seine Lage bei. Und dabei muß alles, der Trog, in dem die Schiffe auf- und niederfahren, und die einzelnen Träger, immer genau, wie gesagt, auf den Millimeter genau, aneinander anschließen. Die Technik kennt keine Kompromisse. Nicht vergessen worden sind die kleinen, seitlichen Bewegungen des Troges, die durch Windstöße oder Gleichgewichtsstörungen entstehen können. Das Schiffshebewerk Niederfinow, das elfte und größte Hebewerk, das auf der Welt gebaut wird, ist eben kein hohes Stahlbauwerk gewöhnlicher Art, sondern eine Maschine, eine Präzisionsmaschine darf man sagen, von ungeheuren Ausmaßen.

Das Schiffshebewerk Niederfinow geht der Vollendung entgegen. Die wenigen Monate, die von der probeweisen Inbetriebnahme noch trennen, sind im Verhältnis zu der siebenjährigen Bauzeit nur noch eine geringe Zeitspanne. Schon jetzt kommen Woche für Woche Hunderte von Besuchern aus allen europäischen Staaten, aus Nord- und Südamerika, aus China und Japan, kurz, aus allen Teilen der Welt, um diese Spitzenleistung deutscher Technik zu bewundern.

Das gewaltige Werk ist noch nicht seiner Bestimmung übergeben, und die Technik projektiert bereits die Errichtung von zwei weiteren Hebewerken am Mittellandkanal bei Magdeburg. Die Pläne für das eine Hebewerk, das Tausendtonnen-Schiffe fünfzehn Meter hoch heben soll, liegen fix und fertig beim Neubauamt Magdeburg. Wann das Projekt in Angriff genommen wird, ist jetzt noch unbestimmt.

A. Fro.

Das größte Lebewesen der Erde.

Ein Baum in Amerika.

Kein Volk der Erde versteht die Statistik so zu meistern und zu mißbrauchen wie die Amerikaner. Ihrem unbegrenzten Drange, alles Mögliche und Unmögliche in Zahlen zu fassen, entgeht nichts. Dieser Lust an der Statistik in etwas vergleichbar ist nur die Sucht der Amerikaner nach Rekorden, nach letzten, nicht mehr zu überbietenden Leistungen. Wen nimmt es da wunder, daß sie in ihren weiten Grenzen das größte Lebewesen dieser Erde beherbergen! Es ist ein B a u m, dem es kein anderer, kein anderes Lebewesen überhaupt an Größe und Umfang gleichtut.

Dieses größte Lebewesen der Erde ist ein Sequoiabaum im Nationalpark der Union, jenem riesigen Naturschutzgebiet, dem Yellowstone-Park. Man hat den Baum auf den Namen „General Shermans" getauft. Am Grunde hat er einen U m f a n g v o n 29 M e t e r n, viele seiner Äste haben einen Durchmesser von mehr als zwei Metern; der Baum erreicht eine Höhe von 90 Metern. Das ist allerdings ein Baum, von dem man sich nur mit einiger Phantasie eine Vorstellung machen kann.

In diesem Zusammenhange darf nebenbei erwähnt werden, daß ein Baum von ähnlicher Höhe bei Amekameka am Fuße des Popocatépetl, unweit Mexiko-Stadt steht, der den Ruhm hat, der zweitgrößte Baum der Erde zu sein.

Doch bleiben wir bei unserm Riesen aus dem Yellowstone-Park! Wenn man diesen Sequoiabaum, so haben die fleißigen amerikanischen Statistiker ausgerechnet, zu Streichhölzern verarbeiten würde, so gäbe das im Ganzen 30 Milliarden Streichhölzer; auf den Kopf der etwa zwei Milliarden zählenden Bevölkerung der Erde also 15 Streichhölzer. Man kann natürlich auch Blockhäuser aus dem Holze eines solchen Baumes machen: 40 Blockhäuser zu je fünf Zimmern. Also ein ganzes Dorf aus einem einzigen Baum!

Amerikanische Geistesblitze.

Gesammelt von **Howard F. Gibson-St. Louis.**

Erzähle deinem Mädchen, der Mond sei aus Quarkkäse, und es wird dich auslachen. Doch wenn du deinem Mädchen beim Schein des gleichen Mondes erklärst, du würdest ein idealer Gatte sein und nach eurer Verheiratung gäbe es überhaupt keinen Streit zwischen euch beiden, dann glaubt sie es dir ohne weiteres.

*

Ein unvernünftiger Ehemann ist derjenige, der da glaubt, das Loch in seiner Socke müsse seiner Frau mehr Sorgen bereiten als eine fallende Masche in ihrem Seidenstrumpf.

*

Die Schönheitssalons sind heute schon so weit, daß sie alten Frauen das Aussehen junger Mädchen zu verleihen vermögen. Aber kein Schönheitssalon wird jemals in der Lage sein, alte Frauen derartig umzuwandeln, daß sie sich daran erinnern können, wo sie wohl ihre Brille liegen ließen.

*

Die größte Verschwendung, die von der Natur getrieben wird, besteht darin, daß sie dem Durchschnittsmenschen zwölf Millionen Gehirnzellen gibt.



Die Ursache.



„Mensch, warum schaukelst du so?"
„Ich komme von einem W — w — wiegenfeste!"

*

* **Unerwartete Antwort.** „Na, Kleiner, was willste mal werden, wenn du groß bist?"
„Ich kann und will nichts werden."
„Warum denn nicht?"
„Weil ich 'n kleines Mädchen bin."

Verantwortlicher Redakteur: M a r i a n H e p k e; gedruckt und herausgegeben von A. D i t t m a n n T. z o. p., beide in Bromberg.